



บทที่ 2

### การพาณิชย์นาวีไทย

การพาณิชย์นาวีไทยแม้จะได้เกิดขึ้นในประเทศไทยมาช้านานแล้วก็ตาม แต่นับว่าการพัฒนาอย่างไม่ก้าวหน้าไปเท่าที่ควร อันสืบเนื่องมาจากปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นทั้งในอดีตและปัจจุบันที่มีผลกระทบต่อ การขยายตัวของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยในอนาคต ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการแก้ปัญหาเศรษฐกิจและสังคมต่อไป ดังนั้นในบทที่ 2 นี้จะกล่าวถึงประวัติความเป็นมาของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย สภาพพาณิชย์นาวีไทยในปัจจุบันและพาณิชย์นาวีไทยกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม เพื่อเป็นพื้นฐานในอันที่จะศึกษาถึงปัญหาในอันดับต่อไป

#### ประวัติความเป็นมาของธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย

การค้าระหว่างประเทศของไทยได้เริ่มมีมาแต่โบราณ นับตั้งแต่สมัยพ่อขุนรามคำแหง แห่งกรุงสุโขทัย ซึ่งได้ทรงแต่งเรือสำเภาไปค้าขายยังประเทศจีนและได้นำอย่างปั้นถ้วยขามจีนมายังประเทศไทย

การค้าเงินการค้าทางทะเลโดยใช้เรือสำเภาได้ดำเนินต่อมาในสมัยกรุงศรีอยุธยา และได้เจริญรุ่งเรืองที่สุดในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช โดยได้ทำการค้าขายกับประเทศใกล้เคียงอันได้แก่ประเทศเขมร ญวน จีน ฮวา มาลายู พม่า อินเดีย ฯลฯ และขยายเขตการค้าทางทะเลไปไกลถึงประเทศญี่ปุ่นและประเทศเปอร์เซียอีกด้วย เนื่องจากการค้าระหว่างประเทศต้องใช้เวลาต่างชาติในการเจรจาการค้า จึงมีการว่าจ้างชาวต่างประเทศที่มีเชื้อสายต่าง ๆ ที่สามารถปฏิบัติหน้าที่ด้านนี้ได้ เข้ามารับราชการในตำแหน่งต่าง ๆ เช่น เข้ารับราชการที่กรมทำการค้าทางทะเล ตำแหน่งนายเรือและคนประจำเรือในเรือไทยด้วย โดยในขั้นแรกได้มีการว่าจ้างคนจีนและคนแขก ภายหลังเมื่อมีการค้ากับชาวยุโรป จึงมีการว่าจ้างชาวฝรั่งเศส เคสโปตุเกส และอังกฤษ ซึ่งชาวต่างชาติที่เข้ามารับราชการในไทยสมัยนั้นต่อมาในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์และได้ตั้งหลักฐานอยู่ในประเทศไทยสืบต่อมา

เมื่อสิ้นรัชการ ส้มเตีจพระนารายณ์มหาราช การค้าทางทะเลของไทยต้องซบเซา ลงเนื่องจากพระเจ้าแผ่นดินองค์ต่อมาคือ พระเพทราชา ซึ่งไม่ไว้วางใจชาวฝรั่งเศสจึงขับไล่พวกฝรั่ง ออกไป ขณะนั้นประเทศในยุโรปได้เกิดสงครามกันขึ้น ประกอบกับประเทศไทยได้เกิดสงครามกับ พม่าจนต้องเสียกรุงศรีอยุธยา จึงทำให้การค้าทางทะเลในช่วงนั้นต้องหยุดชะงักไป

กิจการเดินเรือทะเลของไทยกลับเฟื่องฟูขึ้นอีกครั้งหนึ่งในตอนต้นสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ นับตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัย สืบต่อมาในรัชการที่ 3 และรัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งมีการค้าทางทะเลกับประเทศใกล้เคียง คือ เขมร ญวน มลายู ชวา และสิ้นขึ้นอีกครั้งหนึ่ง นอกจากนี้ยังมีการค้ากับประเทศอื่นได้ด้วยแต่เพียงเล็กน้อยเท่านั้น

ในด้านการค้าทางทะเลกับประเทศจีนนั้น ไทยได้ส่งเรือขนาดต่าง ๆ ไปค้าขายด้วย โดยมีเรือขนาดใหญ่ที่มีระวางบรรทุก 600-1000 ตัน จำนวน 3 ลำ มีเรือขนาดกลางที่มีระวางบรรทุกประมาณ 400-500 ตัน จำนวน 28 ลำ นอกจากนี้ยังมีเรือขนาดเล็กที่มีระวางบรรทุก 120-130 ตัน อีกจำนวน 50 ลำ รวมทั้งสิ้นมีเรือที่ใช้เดินทะเลค้าขายกับประเทศจีนจำนวน 81 ลำ มีระวางบรรทุกทั้งสิ้น 24,500 ตัน ซึ่งเรือที่ประเทศจีนส่งเข้ามาค้าขายกับประเทศไทยนั้น เป็นเรือขนาดกลางและขนาดเล็กจำนวนปีละ 59 ลำ มีระวางบรรทุกประมาณ 10,500 ตัน<sup>1</sup> โดยประมาณแล้วการค้าทางทะเลระหว่างประเทศไทยและจีนในบั้นหนึ่ง ๆ มีเรือเข้า-ออกประมาณ 140 ลำ ระวางบรรทุกประมาณ 35,000 ตัน โดยใช้คนเรือชาวจีนที่มาตั้งถิ่นฐานในประเทศไทย เป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมีคนไทยอยู่บ้าง และในกิจการเดินเรือทะเลกับประเทศจีนนี้จะต้องใช้ลูกเรือทั้งหมดเป็นจำนวนถึง 4,900 คน

ส่วนการค้าทางทะเลกับประเทศใกล้เคียง คือ เขมร ญวน มลายู และชวา มีระวางบรรทุกทั้งหมด 28,000 ตัน ต้องใช้ลูกเรือจำนวน 4,496 คน<sup>2</sup>

<sup>1</sup> กมล สันธิเกษตริณ, เอกสารวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะวิชาเศรษฐกิจ เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย (กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2524), หน้า 17

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 18

การค้าทางทะเลในสมัยรัชกาลที่ 2 และรัชกาลที่ 3 นับว่าเฟื่องฟูมาก เป็นการหารายได้เข้าประเทศในปีหนึ่ง ๆ เป็นจำนวนมากและยังเป็นการสร้างงานให้กับคนไทย แม้จะไม่เต็มทีนัก ซึ่งในรัชกาลที่ 3 นี้ได้มีการเริ่มเก็บภาษีขึ้น นับว่าเป็นการหารายได้มาใช้จ่ายในราชการได้มากขึ้น ดังนั้นความจำเป็นที่ต้องส่งเรือสำเภาไปค้าขายยังต่างประเทศจึงน้อยลง ขณะเดียวกันเอกชนก็เริ่มเข้ามามีบทบาทในการค้าทางทะเลมากขึ้น

ในรัชกาลที่ 4 มีการเปลี่ยนแปลงการค้าทางทะเล โดยเรือสำเภาของไทยโดยสิ้นเชิง กล่าวคือ ในปี ค.ศ. 1852 ได้เกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรมในยุโรป ประเทศต่าง ๆ ในยุโรปจึงหันมานิยมลัทธิเศรษฐกิจพาณิชย์นิยม (MERCHANTILISM) หรือลัทธิการแสวงหาเมืองขึ้น เพื่อประโยชน์ในการแสวงหาวัตถุดิบ เพื่อนำไปป้อนโรงงานอุตสาหกรรม ด้วยเหตุนี้ฝรั่งเศสได้ส่งเรือเข้ามาค้าขายกับประเทศไทยพร้อม ๆ กับการแสวงหาเมืองขึ้นในภูมิภาคแถบนี้ด้วย

เรือที่พวกฝรั่งเศสส่งเข้ามาเพื่อทำการค้ากับไทยนี้มีลักษณะที่แตกต่างไปจากเรือสำเภาของไทย กล่าวคือ เรือที่ฝรั่งเศสส่งเข้ามานั้นตัวเรือทำด้วยเหล็กและไต้หน้าเครื่องจักรไอน้ำมาติดตั้งกับตัวเรือแทนใบเรือที่ใช้ในเรือสำเภาโดยไม่ต้องใช้เสาใบ เรือที่พวกฝรั่งเศสนำเข้ามามีชื่อเรียกกันว่า "เรือกลไฟ" ซึ่งมีประสิทธิภาพมาก กล่าวคือ มีระวางบรรทุกมาก มีขนาดใหญ่และมีความเร็วสูง โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับเรือสำเภาแล้ว เรือกลไฟมีประสิทธิภาพกว่ามาก นอกจากนี้การรับส่งสินค้าและคนโดยสารของเรือกลไฟฝรั่งเศสยังได้ความสะดวกสบายกว่าเรือสำเภา จึงมีผู้นิยมกันมาก ดังนั้นเรือสำเภาไทยจึงค่อย ๆ หมดความสำคัญลง และในที่สุดเรือสำเภาไทยก็หายไปจากวงการค้าทางทะเลของโลกจนหมด

นับตั้งแต่เรือกลไฟของฝรั่งเศสได้เข้ามามีบทบาทในแถบเอเชียแล้ว บทบาทของการเดินเรือทะเลที่มีต่อการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคแถบนี้ทวีความสำคัญมากตามลำดับ มีผลทำให้รัฐบาลไทยเริ่มตื่นตัวในการที่จะพยายามดำเนินกิจการพาณิชย์ขึ้น โดยในระบายนการเดินเรือพาณิชย์จะดำเนินการโดยชาวต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ ดังจะเห็นได้จากสถิติใน BANGKOK DIRECTORY ในปี พ.ศ. 2448 มีเรือกลไฟสัญกรไทยออกจากกรุงเทพฯ 11 ลำ รวมระวาง 5,326 ตัน 1 เรือใบ 1 ลำ ระวาง 308 ตัน และมีเรือสัญกรไทยเข้ามาในปีเดียวกัน 11 ลำ รวมระวาง 5,326 ตัน ในปีเดียวกันนี้มีเรือสัญกรเยอรมันเข้ามา 194 ลำ รวมระวาง 181,538 ตัน 1 เรือที่สัญกรไทยเหล่านั้นเป็นเรือของบริษัทต่างชาติทั้งสิ้น แม้แต่การเดินเรือชายฝั่งก็ยังอยู่ในมือของชาวต่างชาติเช่นเดียวกัน

ในปี พ.ศ. 2449 บริษัทอีสต์เอเชียติกของเดนมาร์กเป็นบริษัทต่างชาติที่ทำการเดินเรือรายใหญ่ มีเรือเดินระหว่างกรุงเทพฯ-ชุมพร-หลังสวน-บ้านดอน-นครศรีธรรมราช-สงขลา-ปัตตานี-ลำยบุรี-กลันตัน-ตรังกานู และกวนตัน แม้แต่บริษัทเรือไฟไทยท努 จำกัด ซึ่งตั้งขึ้นโดยบรมราชานุญาตก็มีบริษัทอีสต์เอเชียติก เป็นผู้ดำเนินการ<sup>1</sup>

ในขณะที่เรือกลไฟฝรั่งเข้ามามีบทบาทในภูมิภาคเอเชียนี้ เป็นขณะเดียวกับที่กิจการพาณิชย์นาวีของโลกได้ก้าวหน้าขึ้นเป็นลำดับ โดยได้มีการสร้างเรือกลไฟขนาด 10,000 ตัน เป็นเรือสินค้าที่มีความเร็วถึง 18 นอต และ 20 นอต<sup>2</sup>

สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ได้มีเหตุการณ์เกิดขึ้นดังต่อไปนี้

#### สงครามโลกครั้งที่ 1

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 มีเรือสินค้าของประเทศเยอรมันได้เข้ามาจอดหลบภัยในท่ากรุงเทพฯ ถึง 11 ลำ โดยเรือเหล่านี้เป็นเรือของบริษัทนอร์ตเยอรมันลอยด์ และในขณะนั้นประเทศไทยได้เป็นฝ่ายพันธมิตร โดยประกาศสงครามกับเยอรมันจึงได้ยึดเรือสินค้าจำนวน 11 ลำดังกล่าวเป็นเรือเชลย

ครั้นเมื่อสงครามสิ้นสุดลง ฝ่ายพันธมิตรได้ช่วยชนะ ไทยจึงได้เรือดังกล่าวที่ยึดมาจากประเทศผู้แพ้สงครามเป็นกรรมสิทธิ์ เป็นเรือที่ยังอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ ดังนั้น จอมพลเรือเจ้าฟ้ากรมพระนครสวรรค์วรพินิตในฐานะเสนาบดีกระทรวงทหารเรือสมัยนั้นจึงได้ให้เรือดังกล่าวจัดตั้งเป็นบริษัทพาณิชย์นาวีสยามในพระบรมราชูปถัมภ์ขึ้น เมื่อ พ.ศ. 2416 ทรงให้ชื่อเรือใหม่ ว่า เรือแก้วสมุทร เรือผ่านสมุทร เรือเด่นสมุทร เรือศรีสมุทร เรือปิยสมุทร เรือเดินสมุทร เรือแล่นสมุทร เรือท่องเที่ยวสมุทรและเรือเยี่ยมสมุทร เรือเหล่านี้มีระวางขับน้ำ 1,000-2,000 ตัน ความเร็ว 9-10 นอต ในบรรดาเรือ 11 ลำนี้เรือเยี่ยมสมุทร เป็นเรือที่มีขนาดใหญ่ที่สุด คือมีระวางขับน้ำ 4,627 ตัน มีความเร็ว 11-14 นอต

ผู้ถือหุ้นในบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม มีเจ้านายและข้าราชการชั้นผู้ใหญ่เป็นผู้ถือหุ้น โดยพระยาโยฎิกราชเศรษฐี (ผ่อง โขติพุกกะ) เป็นผู้จัดการคนแรก<sup>3</sup>

<sup>1</sup> บรรพต สุตแสง, กิจการพาณิชย์นาวีของไทย (กรุงเทพมหานคร : บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด, 2518), หน้า 4

<sup>2</sup> คือ ไมล์ทะเล (Nautical Mile) ยาวเท่ากับ 1.15 ไมล์

<sup>3</sup> กมล สันริเกษตริน, เอกสารวิจัยส่วนบุคคลในสังกะษะวิชาเศรษฐกิจ เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย (กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2524) หน้า 20

การก่อตั้งบริษัทพาณิชย์นาวีสยามครั้งนี้ นับเป็นครั้งแรกของการจัดตั้งพาณิชย์นาวียุคใหม่<sup>1</sup> สืบต่อมาจากการใช้เรือสำเภาและเป็นการจัดตั้งพาณิชย์นาวีไทยที่ขาดการเตรียมการใด ๆ มาก่อน โดยเฉพาะในด้านบุคลากรทั้งฝ่ายบริหารและฝ่ายประจำเรือ ซึ่งต้องมีความรู้และความเชี่ยวชาญมากกว่าคนประจำเรือสำเภา คนประจำเรือกลไฟในยุคนี้อีกฝ่ายปากเรือและฝ่ายช่างกลนั้นได้มาจากกองทัพเรือทั้งสิ้น บุคลากรเหล่านี้ไม่ได้รับการอบรมในเรื่องของธุรกิจพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะ อย่างไรก็ตามในระยะแรกของการดำเนินการบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม ก็สามารถทำกำไรได้ดีเพราะการเดินทางเรือพาณิชย์ของประเทศอังกฤษและฝรั่งเศส ต้องหยุดชะงักลง เนื่องจากเรือสินค้าของทั้งสองประเทศต้องถูกใช้ในการสงครามหมด บริษัทพาณิชย์นาวีสยามได้เปิดสายการเดินทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับชายฝั่งของจีน ได้แก่ ฮั่วเถา เซียงไฮ้ ฮ่องกง ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีสายการเดินทางเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองท่าชายฝั่งชวา เช่น บัตตาเวีย สุมาตรา และสุมาตรา โดยมีสินค้าส่งออกที่สำคัญ คือ ข้าว ไม้สัก ไม้แดงและหนังสัตว์ สินค้าที่นำเข้า ได้แก่ เครื่องปั้นดินเผา และสินค้าพื้นเมืองของจีน

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 1 ยุติลง อังกฤษก็ได้จัดเรือพาณิชย์มาเดินทางตามปกติ ทำให้ไทยต้องประสบกับการแข่งขันอย่างรุนแรงจนไม่สามารถหาสินค้าให้กับระวางเรือได้ จึงต้องเลิกกิจการไปใน พ.ศ. 2467 สาเหตุการล้มเลิกบริษัทพาณิชย์นาวีสยาม<sup>2</sup> พอสรุปสาระสำคัญได้ดังต่อไปนี้

1. การขาดความชำนาญในการประกอบธุรกิจการเดินเรือ บริษัทพาณิชย์นาวีสยาม นับเป็นครั้งแรกของการพาณิชย์นาวียุคเรือกลไฟ มีความแตกต่างจากการเดินเรือทะเลโดยเรือสำเภา การจัดตั้งก็เกิดขึ้นอย่างกะทันหัน ไม่มีการตระเตรียม หรือศึกษาในธุรกิจประเภทนี้มาก่อนจึงทำให้การบริหารงานขาดประสิทธิภาพ ประกอบกับคณะบริหารเข้าบริหารงานแบบราชการและระบบเจ้าขุนมูลนาย ขาดความลุ่มลึกในการดำเนินงาน ได้รับการบ่อนทำลายจากบริษัทคู่แข่งคือ ญี่ปุ่น และที่สำคัญกว่านั้นก็คือพนักงานที่มีส่วนประกอบในการดำเนินการถูกคัดเลือกมาจากพวกพ้องหรือครอบครัว ไม่ได้คัดเลือกพนักงานจากผู้มีความรู้และความเชี่ยวชาญในด้านนี้โดยเฉพาะ

<sup>1</sup> กมล สันธิเกษตริน, เอกสารวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะวิชาเศรษฐกิจ เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย (กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร 2524),

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 20.

ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้จึงทำให้การบริหารงานของบริษัทพาณิชย์นาวีสยามขาดประสิทธิภาพ ไม่สามารถแข่งขันกับเรือต่างชาติได้ โดยเฉพาะในการหาสินค้าให้กับระวางเรือ

2. ขาดผู้ชำนาญงาน กล่าวคือ การเดินเรือทะเลนั้นจะต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้และความชำนาญมา โดยเฉพาะทั้งในด้านปฏิบัติการบนเรืออันเกี่ยวกับการรักษาและให้ความปลอดภัยแก่สินค้าและด้านธุรกิจการพาณิชย์นาวีอันเกี่ยวข้องกับลูกค้า บุคลากรที่บริษัทพาณิชย์นาวีสยาม ได้นำนั้นเป็นพวกทหารเรือที่ขาดความรู้ทางด้านสินค้าและลูกค้า จึงทำให้การให้บริการแก่ลูกค้าไม่ดีพอ<sup>1</sup>

จากสาเหตุทั้ง 2 ประการจึงทำให้บริษัทพาณิชย์นาวีสยาม ประสบกับการขาดทุนมาตลอดจนต้องเลิกกิจการไปในที่สุด

#### ก่อนเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2

ก่อนการเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 รัฐบาลได้พยายามเรือพื้นกิจการเดินเรือพาณิชย์ขึ้นใหม่โดยซื้อเรือเก่าจากสหรัฐอเมริกา ซึ่งสร้างขึ้นในปี 1920 จำนวน 4 ลำ เพื่อจัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเล เรือทั้ง 4 ลำคือ เรือสุริโยทัยนาวา เรือพจนันต์นาวา ศรีสุนทรนาวา มีขนาดลำละ 3,268 ตันกรอส ส่วนลำที่ 4 คือ เรือนางสีบนาวา มีขนาด 1,479 ตันกรอส ภายหลังได้ซื้อเรือวิสุทธิกษัตริย์เพิ่มขึ้นอีก 1 ลำ นับเป็นลำที่ 5 บริษัทได้นำเรือเหล่านี้มาดำเนินการในรูปของเรือคร โดยให้เดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ-อินเดีย-แอฟริกาใต้และท่าเรือสหรัฐอเมริกาทางฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก นอกจากนี้ยังได้เช่าเรือมาเพิ่มอีก 2 ลำเพื่อใช้ในการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับท่าเรือของจีนและสิงคโปร์ เรือดังกล่าวไว้คนประจำเรือทั้งชาวต่างชาติและคนไทย กล่าวคือ ตำแหน่งนายเรือมาจากฝรั่งเศสต่าง ๆ ส่วนลูกเรือก็ใช้คนไทย<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Rear Admiral Chalee Sindhusopone, "Maritime and Economic Development of Thailand" Journal of Business Economic. (October 1972), pp. 1-2.

<sup>2</sup> กมล สนั่นเกษตริน, เอกสารวิจัยส่วนบุคคลในลักษณะวิชาเศรษฐกิจ เรื่อง ปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาการพาณิชย์นาวีไทย (กรุงเทพฯ : วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, 2524), หน้า 21.

ปีแรกในการดำเนินงานของบริษัท ไทยเดินเรือทะเลนั้น ปรากฏว่าได้รับผลกำไรดีมาก แต่ขณะเดียวกันนั้นได้เกิดสงครามมหาเอเชียบูรพาขึ้นใน พ.ศ. 2484 เรือสินค้าของบริษัทได้ถูกฝ่ายพันธมิตรปิดไว้ขณะที่จอดในท่าเรือสิงคโปร์ 3 ลำ คือ เรือสุริโยทัยนาวา เทพสตรีนาวา ศรีสุนทรนาวา และขณะจอดในท่าแคทวัน 1 ลำ คือ เรือนางเสืองนาวา ส่วนเรือวิสุทธิกษัตริย์นาวาถูกปิดระหว่างเดินทางมาประเทศไทย ด้วยเหตุที่เรือทั้ง 5 ลำ ของบริษัท ไทยเดินเรือทะเล ถูกยึดไปหมดสิ่งทำให้บริษัทต้องหยุดดำเนินการ<sup>1</sup> ต่อมาเมื่อสงครามยุติ อังกฤษได้คืนเรือนางเสืองนาวามาให้ ส่วนเรือที่เหลือนั้นได้ถูกระเบิดจมหายไปหมด

ในปีเดียวกันกับที่ได้จัดตั้งบริษัท ไทยเดินเรือทะเล จำกัดขึ้นนั้น รัฐบาลได้จัดตั้งบริษัทเดินเรือไทยขึ้นอีกบริษัทหนึ่งด้วย บริษัทเดินเรือไทยนี้ได้รับโอนเรือและงานมาจากบริษัทเรือไฟไทย ซึ่งแต่เดิมบริษัท เรือไฟไทย มีเรือขนาดใหญ่ ได้แก่ เรือวสัย เรือสุทธาทิพย์ เรือบางนรา และเรือรัง โดยมีการเดินเรือไปถึงสิงคโปร์ ชวาและสุมาตรา นอกจากนี้บริษัทเรือไฟไทยยังมีเรือขนาดย่อมที่ใช้เดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองท่าชายฝั่งของไทยทั้ง 2 ฝั่ง ได้แก่ เรือภาณุรังษี เรือนริศ เรือนิภา เรือไทยเชิงค้ำ เรือปากพ่อง เรือพัฒนา เรือละคอนและเรือประสิทธิ์สินและในปลายสงครามโลกครั้งที่ 2 บริษัท เรือไฟไทย ต้องหยุดกิจการไป เนื่องจากบริเวณอ่าวไทยมีอันตรายจากเรือดำน้ำและทุ่นระเบิดของข้าศึกซึ่งได้โอนงานและเรือให้กับรัฐบาล ซึ่งใน พ.ศ. 2486 ได้มีการตกลงกับญี่ปุ่นว่าจะมีการขนข้าวสารจากไทยไปขายให้กับญี่ปุ่นเพื่อเป็นการแลกเปลี่ยนกับน้ำมันเชื้อเพลิงจากญี่ปุ่นเข้ามาในประเทศไทย ดังนั้นเมื่อรัฐบาลได้โอนเรือและงานมาจากบริษัท เรือไฟไทย จึงจัดตั้งเป็นบริษัท เดินเรือไทยขึ้น โดยมีรัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการเอง เพื่อนำน้ำมันเชื้อเพลิงจากญี่ปุ่นมาบรรเทาความขาดแคลนภายในประเทศโดยใช้เรือขนาดใหญ่ของบริษัท เรือไฟไทย คือเรือวสัย เรือสุทธาทิพย์และเรือบางนรา การเดินเรือเริ่มในเดือนมกราคม 2486 เป็นต้นมาจนเมื่อวันที่ 13 มกราคม 2487 เรือวสัยได้ถูกระเบิดของข้าศึกจมหายไปใต้ม่านน้ำเจ้าพระยาที่ปากคลองสำโรง ส่วนเรือบางนราและเรือสุทธาทิพย์ก็ยังคงดำเนินการต่อไปตามปกติจนถึงเดือนเมษายน 2488 ก็ต้องหยุดดำเนินการ เนื่องจาก<sup>2</sup>ถูกควมคามโดยเรือ

<sup>1</sup> บรรพต สุตแสง, กิจการพาณิชย์นาวีของไทย (กรุงเทพมหานคร : บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด, 2518), หน้า 5

<sup>2</sup> บรรพต สุตแสง, กิจการพาณิชย์นาวีของไทย (กรุงเทพมหานคร : บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด, 2518), หน้า 5-6

ด้านน้ำและทุ่นระเบิดของข้าศึกมากยิ่งขึ้น ประกอบกับการซื้อน้ำมันจากญี่ปุ่นไม่สะดวก ใดๆ  
ก็ตามแม้จะเลิกกิจการของบริษัทเดินเรือไทยแล้วก็ตาม เรือลู่ทราทิพย์ของบริษัทก็ยังคงเครื่อง  
บินของฝ่ายพันธมิตรทิ้งระเบิดจมหายที่สัดหีบเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2488 อีกหนึ่งลำ

### หลังสงครามโลกครั้งที่ 2

เมื่อสงครามโลกครั้งที่ 2 สิ้นสุดลง มีการฟื้นฟูบริษัท ไทยเดินเรือทะเลขึ้นอีกครั้งหนึ่ง  
โดยบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด ใช้เรือนางเสื่องนาวาที่ได้คืนมาจากรัฐบาลอังกฤษ ซึ่งเป็น  
ผู้ยึดเรือของไทยไว้ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2

การได้รับคืนเรือนางเสื่องนาวามานั้นไทยต้องเสียค่าดูแลรักษาเรือในระหว่างสงคราม  
ให้กับรัฐบาลอังกฤษตามข้อเรียกร้องเป็นจำนวนเงิน 1 ล้านบาท เรือนางเสื่องที่ได้รับคืนมานั้น  
อยู่ในสภาพที่ทรุดโทรมมาก ซึ่งบริษัทไทยเดินเรือทะเลก็จำเป็นต้องใช้เรือนางเสื่องนาวาเพียง  
ลำเดียวนี้ดำเนินกิจการเดินเรือต่อมาเป็นเวลา 5 ปีนับตั้งแต่ปี 2490 ถึง 2495 ผลการดำเนินงาน  
ตลอดระยะเวลา 5 ปีนั้นปรากฏว่าบริษัทต้องประสบกับการขาดทุนมาตลอดเนื่องจากว่า  
เรือนางเสื่องนาวานั้นเป็นเรือเก่าและมีสภาพทรุดโทรมมากทำให้บริษัทต้องเสียค่าใช้จ่ายใน  
การรักษาซ่อมแซมสูงชันเรื่อย ๆ เป็นเหตุให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของบริษัทสูงตามขึ้นด้วย  
จนบริษัทไม่สามารถทนต่อสภาพที่ขาดทุนนี้ต่อไปได้ จึงต้องนำเรือนางเสื่องนาวาขายเป็นเศษเหล็กไป

ในขณะที่บริษัทไทยเดินเรือทะเลได้รับคืนเรือนางเสื่องนาวามานั้น ทางบริษัทได้  
พยายามซื้อเรือมาเพิ่มอีก โดยได้ขอให้องค์การสัดซื้อสิ่งของ (อ.จ.ส.) ซื้อเรือแบบ LST  
(Landing ship tank) ให้กับบริษัทอีก 1 ลำ ซึ่งเรือ LST นั้นเป็นเรือที่เหลือใช้จาก  
สงคราม (WAR SURPLUS) เมื่อซื้อมาแล้วทางบริษัทก็ไม่มีทุนพอที่จะตัดแปลงให้เป็นเรือสินค้า  
จึงต้องโอนให้กับกองทัพเรือไป (ปัจจุบันคือ ร.ล.อ่างทอง)

หลังจากที่บริษัท ไทยเดินเรือทะเล ได้ขายเรือนางเสื่องนาวาไปแล้ว ก็ต้องหยุด  
กิจการลงชั่วคราว เนื่องจากไม่มีเรือจนในปี พ.ศ. 2499 จึงได้เริ่มกิจการขึ้นใหม่โดยซื้อ  
เรือเก่าที่สร้างในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 มา 3 ลำ คือ เรือมหาเทวี เรือเทพามาตย์  
และเรือวิสุทธิภักดิ์ มีขนาด 1,780 ตันกรอสจากสันคณะชาติด้วยเงินกู้ในราคาลำละ 7.4  
ล้านบาท ใช้ในการเดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ กับประเทศใกล้เคียง ได้แก่ มาเลเซีย สิงคโปร์  
พม่า กิจการเดินเรือใหม่นี้ยังอยู่ในสภาพที่ขาดทุนเรื่อยมาเพราะเรือทั้ง 3 ลำเป็นเรือเก่ามาก  
ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการรักษาและซ่อมแซมสูง ตลอดระยะเวลาที่ดำเนินกิจการอยู่จนรัฐบาลต้อง  
ให้เงินอุดหนุนเพื่อชำระดอกเบี้ยและหนี้เงินกู้



ใน พ.ศ. 2507 บริษัทไทยเดินเรื่อทะเล ได้รับงบประมาณจากรัฐบาลเพื่อชำระหนี้ 4,14 ล้านบาท นอกจากนี้ยังได้รับอนุมัติให้ต่อเรือขนาด 5,680 ตันกรอสอีก 2 ลำ ในราคา 63 ล้านบาท เรือสองลำนี้คือ เรือศรีเทพและเรื่อนครไทย สร้างเสร็จในปลาย พ.ศ. 2508 นำมาใช้เดินเรือระหว่างกรุงเทพฯ - ญีปุ่น - ฮองกง ปรากฏว่ากิจการเดินเรือของบริษัทไทยเดินเรื่อทะเลครั้งนี้พอจะทำกำไรให้กับบริษัทได้บ้าง เนื่องจากว่าเป็นเรือใหม่ ค่าใช้จ่ายในการรักษาและซ่อมแซมสิ่งไม่มากเมื่อเทียบกับเรือเก่า นับเป็นการก่อตั้งกิจการพาณิชย์นาวีแห่งชาติที่ประสบความสำเร็จเป็นครั้งแรก<sup>1</sup> ปรากฏว่าปัจจุบันบริษัท ไทยเดินเรื่อทะเล ก็ยังดำเนินกิจการในต้นน้ำอยู่ในรูปของรัฐวิสาหกิจ ประกอบกับในปัจจุบันยังมีบริษัทเอกชนอีกหลายแห่งที่ได้ลงทุนในธุรกิจประเภทนี้มากขึ้น อย่างไรก็ตามกิจการเดินเรือพาณิชย์ยังก่อให้เกิดธุรกิจด้านท่าเรือและอู่ซ่อมสร้างเรือ อันเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการเดินเรือทะเลโดยตรงด้วย

#### สภาพพาณิชย์นาวีไทยในปัจจุบัน

ประเทศไทยได้เริ่มมีการเดินเรือทะเลโดยใช้เรือกลไฟมานับตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ 1 โดยอาศัยเรือกลไฟที่ยึดได้จากประเทศคู่สงครามนับแต่นั้นมาจนบัดนี้ การพาณิชย์นาวีไทยก็มิได้ก้าวหน้าไปตามระยะเวลาโดยเฉพาะเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งได้มีการเดินเรือทะเลมาที่หลังประเทศไทย แต่ได้พัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของชาติจนเจริญรุดหน้ากิจการพาณิชย์นาวีของไทยไปมากอันได้แก่ ประเทศฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ซึ่งเรือเดินทะเลระหว่างประเทศของฟิลิปปินส์มีระวางเรือ 1,192 ล้านเดทเวทตัน อินโดนีเซียมี 1,086 ล้านเดทเวทตันและมาเลเซียมี 1.0 ล้านเดทเวทตัน ในขณะที่เรือเดินพาณิชย์ระหว่างประเทศของไทยมีเพียง 0.307 ล้านเดทเวทตัน<sup>2</sup> ดังจะเห็นได้ว่าขีดความสามารถของกองเรือพาณิชย์ไทยนั้นยังง่อนแง่นอยู่มาก อันเนื่องจากพาณิชย์นาวีไทยต้องประสบกับอุปสรรค

<sup>1</sup> บรรพต สุตแสง, กิจการพาณิชย์นาวีของไทย (กรุงเทพฯ: มหามานคร : บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด, 2518), หน้า 6

<sup>2</sup> สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพัฒนาพาณิชย์นาวี, "แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2525-2529", หน้า 1.

และปัญหาหลายด้านด้วยกัน โดยสามารถสรุปสภาพความเป็นจริงทั้งในกิจการเดินเรือพาณิชย์ และกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องได้ดังต่อไปนี้คือ

### 1. กองเรือพาณิชย์

"เรือ" นับเป็นปัจจัยมูลฐานอันสำคัญของการเดินเรือพาณิชย์ หากไม่มีเรือ การดำเนินการขนส่งทางทะเลก็เกิดขึ้นไม่ได้ อย่างไรก็ตามการดำเนินการให้ได้ผลดีก็มิได้ขึ้นอยู่กับ การมีเรือเพียงประการเดียว หากยังมีปัจจัยสำคัญที่ต้องพิจารณาควบลำดับด้วย ดังต่อไปนี้

#### 1.1 ขนาดของกองเรือ

ในปัจจุบันถ้าจะพิจารณาเฉพาะในด้านของเรือบรรทุกสินค้าทั่วไปที่มีระวาง ประมาณ 300,000-400,000 ตันเวทตัน ในจำนวนของผู้ประกอบการขนส่งด้านนี้ถึง 28 บริษัท<sup>1</sup> แล้วจะเห็นว่ากองเรือของแต่ละกิจการยังมีขนาดเล็ก ฮิตความสามารถจึงมีจำกัดเมื่อเทียบกับ ปริมาณสินค้าเข้า-ออกที่เพิ่มขึ้นในแต่ละปี ดังแสดงไว้ในตารางที่ 2 และตารางที่ 3 ตามลำดับ

---

<sup>1</sup> พลเรือเอก เทียม มกรานนท์ "เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง การพัฒนากำลังคนในธุรกิจพาณิชย์นาวี ณ อุทยานอุตสาหกรรมมหาวิทย์ลัย, 3 กรกฎาคม 2524 (อัตถ์สำเนา)

ตารางที่ 2 แสดงกองเรือพาณิชย์ไทย ปี 2523

อายุเรือ (ปี)	จำนวน ระวางเรือ			ประเภทเรือบรรทุก				น้ำมัน DWT
	ลำ	DWT	ลำ	เฉพาะกิจ		สินค้าแห้ง		
DWT				ลำ	DWT	ลำ	DWT	ลำ
0-5	1	19,900	-	1	1	19,900	-	-
6-10	10	35,136	-	-	4	21,200	6	13,916
11-15	50	326,561	1	794	23	131,555	26	194,212
16-20	29	71,834	1	697	10	45,482	18	25,655
21-25	14	79,073	-	-	12	74,568	2	4,505
26-30	7	14,898	-	-	7	14,898	-	-
รวม	111	547,402	2	1,491	57	307,623	52	238,288

หมายเหตุ 1. เรือบรรทุกน้ำมัน เป็นประเภทบรรทุกผลิตภัณฑ์ลำ, รีลรูป ขนส่งน้ำมันในน่านน้ำไทย ยกเว้นเรือ 2 ลำ ซึ่งเป็นเรือบรรทุกน้ำมันดิน ขนาด 7 หมื่นตันเขตเวทตัน แต่มีได้ขนน้ำมันดิบเข้าไทย

2. สถิติเดือนพฤษภาคม 2523

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

ตารางที่ 3 แสดงปริมาณสินค้าที่ขนโดยเรือไทย<sup>1</sup> ปี 2517-2522

หน่วย : เมตริกตัน

ปี	ปริมาณสินค้าเข้า-ออกทางเรือ			ขนโดยเรือไทย	
	รวม	เข้า	ออก	ปริมาณ	%
2517	19,966,182	11,200,573	8,765,609	716,732	3.59
2518	20,098,264	11,315,427	8,782,837	803,808	4.00
2519	24,723,812	12,941,520	11,782,292	897,773	3.63
2520	27,302,557	15,072,049	12,230,508	1,124,515	4.12
2521	27,961,783	15,822,841	12,136,942	1,473,885	5.27
2522 <sup>2</sup>	30,072,438	17,886,653	12,185,785	2,015,960	6.70

<sup>1</sup> เฉพาะท่าเรือกรุงเทพฯ และศรีราชา

<sup>2</sup> ปี 2522 เป็นตัวเลขเบื้องต้น

ที่มา : กรมศุลกากรและการท่าเรือ

จากตารางที่ 2 จำนวนเรือพาณิชย์มีทั้งหมด 111 ลำ รวมระวางเรือ 547,402 ตัน เดทเวทตัน เมื่อเทียบขนาดกองเรือกับปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศทางทะเลในปี 2521 ดังแสดงไว้ในตารางที่ 3 ซึ่งมีปริมาณถึง 28 ล้านตัน จะเห็นว่าระวางรวมกองเรือพาณิชย์ไทยไม่ถึงร้อยละ 0.02 ของปริมาณการค้าขายระหว่างประเทศทางทะเล และเมื่อหักระวางเรือบรรทุกน้ำมันชายฝั่งออกอีกประมาณ 978.73 ตัน เดทเวทตัน ระวางกองเรือพาณิชย์ไทยจะมีเพียงร้อยละ 0.016 ของปริมาณการค้าระหว่างประเทศทางทะเลเท่านั้น จากตารางที่ 3 จะเห็นได้ว่าปริมาณสินค้าเข้า-ออกระหว่างประเทศทางทะเลมีปริมาณที่เพิ่มขึ้นทุกปี และเมื่อกองเรือพาณิชย์ไทยมีขีดการขนส่งจำกัดจึงทำให้พ่อค้าผู้ส่งออกและนำเข้าหันไปใช้บริการของเรือต่างชาติแทน

### 1.2 สมรรถภาพของเรือไทย

ธุรกิจการเดินเรือทะเลเป็นธุรกิจที่ให้บริการในด้านการขนส่งสินค้าของผู้ส่งออกและนำเข้าให้ไปถึงจุดหมายปลายทางได้ปลอดภัยและรวดเร็ว กล่าวคือจะต้องจัดบริการให้เป็นที่ประทับใจต่อผู้ใช้บริการ ดังนั้นนอกเหนือจากขนาดของกองเรือที่ต้องมีเพียงพอต่อการให้

บริการแล้วสัมรรถภาพของเรือก็นับว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่ง

จากตารางที่ 2 แสดงถึงสภาพเรือไทยที่ ป็นอยู่ในปัจจุบันโดยร้อยละ 90 เป็นเรือเก่าที่มีอายุการใช้งานเกิน 10 ปี นอกจากนี้ก็ยังเป็นเรือที่มีขีดความสามารถต่ำเป็นส่วนใหญ่ กล่าวคือในจำนวนเรือที่ขักรงไทย 111 ลำ เป็นเรือที่มีอายุการใช้งานในช่วง 11-15 ปี ถึง 50 ลำ และ 16-20 ปี จำนวน 29 ลำ ส่วนเรือที่มีอายุการใช้งานช่วง 1-5 ปีมีเพียง 1 ลำในจำนวนทั้งหมด 111 ลำ โดยเฉลี่ยแล้วคาดว่าจะมีระวางบรรทุกต่ำ คือ ประมาณ 4,932 เดทเวทตันต่อลำ จากตารางดังกล่าวสามารถแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

#### 1.2.1 เรือบรรทุกสินค้าแห่งทั่วไป (BREAK BULK CARRIER)

โดยเฉลี่ยแล้วจะมีระวางบรรทุก 5,396 เดทเวทตันต่อลำ ขนาดใหญ่สุดของเรือประเภทนี้มีระวางถึง 19,900 เดทเวทตันและขนาดเล็กที่สุด 508 เดทเวทตัน เรือสินค้าแห่งทั่วไปมีจำนวน 57 ลำ

#### 1.2.2 เรือน้ำมัน มีจำนวน 52 ลำ จากจำนวนเรือทั้งหมด 111 ลำ

ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเรือประเภทบรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน (Product Carrier) คือ เป็นเรือบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศ ส่วนเรือบรรทุกน้ำมันดิบ (Crude Tanker) มีจำนวนเพียง 2 ลำ ขนาดลำละ 70,000 เดทเวทตัน แต่เป็นเรือรับจ้างขนส่งน้ำมันดิบนอกน่านน้ำไทย ส่วนเรือบรรทุกน้ำมันประเภทบรรทุกน้ำมันสำเร็จรูปโดยเฉลี่ยจะมีระวางบรรทุก 1,883 เดทเวทตันต่อลำโดยมีขนาดใหญ่อสุด 5,567 เดทเวทตันและขนาดเล็กสุด 238 เดทเวทตัน

#### 1.2.3 เรือเฉพาะกิจ (SPECIALIZED SHIPS) ปัจจุบันมีเรือประเภท

นี้เพียง 2 ลำ ใช้ในการขนส่งแก๊ส เรือทั้ง 2 ลำเป็นเรือที่มีขนาดเล็กและเป็นเรือเก่าที่มีอายุการใช้งานนาน มีขนาด 794 เดทเวทตันและ 697 เดทเวทตัน ซึ่งมิใช่เรือที่ใช้ในการขนส่งแก๊ส 10 ปีทั้งสองลำ

นอกจากนี้ประเภทของเรือก็นับว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ที่มีผลต่อสัมรรถภาพของเรือไทย โดยเฉพาะด้านขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้า กล่าวคือ เรือไทยยังเป็นเรือสินค้าแบบดั้งเดิม (CONVENTIONAL SHIPS) ที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าแห่งทั่วไป ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านสมาชิกอาเซียนได้มีการพัฒนากองเรืออันประกอบด้วยเรือเฉพาะกิจ (SPECIALIZED SHIPS) หลายประเภทโดยเฉพาะเรือคอนเทนเนอร์ เป็นต้น

การมีกองเรือที่มีขีดความสามารถต่ำและเป็นเรือเก่าที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาและค่าประกันภัยสูง ย่อมทำให้ต้นทุนในการดำเนินการของเรือไทยสูงขึ้น ทำให้เรือไทยต้องอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบคู่แข่งอันซึ่งเป็นเรือต่างชาติ

## 2. การลงทุนและผลตอบแทน

การลงทุนในธุรกิจการเดินเรือทะเลนั้นจะต้องใช้เงินลงทุนสูง โดยเฉพาะการลงทุนซื้อเรือ ซึ่งราคาเรือเก่าที่มีขนาด 8,000-10,000 ตัน มีราคาประมาณ 4 ล้านบาทหรือ 90 ล้านบาท<sup>1</sup> แต่ถ้าเป็นเรือใหม่ก็จะมีราคาเป็นร้อย ๆ ล้านบาท และจะต้องใช้เรือจำนวนหลายลำด้วยกัน อย่างไรก็ตามก็ผลตอบแทนจากการลงทุนเท่าที่ปรากฏมานั้นจะให้ผลตอบแทนที่ต่ำและระยะเวลาที่ได้รับผลตอบแทนกลับคืนมานั้นก็ต้องใช้เวลานานหลายปี โดยเฉพาะเมื่อเทียบกับธุรกิจประเภทอื่น ซึ่งนับเป็นปัญหาที่สร้างความหนักใจต่อนักลงทุนที่มีอยู่ในอันที่จะชักจูงให้ผู้ที่สามารถจะลงทุนได้หรือสถาบันการเงินมาร่วมลงทุนในธุรกิจประเภทนี้ นอกจากนี้แล้วการส่งเสริมการลงทุนที่รัฐบาลมีต่อธุรกิจการเดินเรือพาณิชย์นั้นก็ยังไม่เพียงพอที่จะจูงใจให้เกิดการลงทุนจากบุคคลนอกวงการ เหตุผลดังกล่าวจึงทำให้การขยายการลงทุนนั้นเป็นไปได้ยาก ประกอบกับการที่ยังไม่มีสถาบันการเงินใดที่จะให้การสนับสนุนโดยเป็นแหล่งเงินทุนที่ให้เวลาการคืนเงินต้นในระยะยาวพอสมควร ตลอดจนการให้อัตราดอกเบี้ยที่ต่ำกว่าธุรกิจประเภทอื่น ซึ่งนับเป็นสาเหตุสำคัญต่อกองเรือพาณิชย์ของไทยในอนาคตของกองเรือ (FLEET) และปรับปรุงสภาพเรือ ความเร็วของเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้และอื่น ๆ ให้ทัดเทียมหรือเหนือกว่าต่างชาติ

## 3. การขนส่งสินค้าโดยเรือไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่กำลังพัฒนา ดังนั้นการส่งออกและนำเข้าในสินค้าที่เป็นผลผลิตของประเทศและที่จำเป็นต่อการพัฒนาประเทศในแต่ละปีจึงมีจำนวนและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี ด้านการขนส่งนั้นต้องพึ่งเรือต่างชาติถึงร้อยละ 94 ส่วนเรือไทยมีส่วนในการขนส่งเพียงร้อยละ 6 เท่านั้น ดังตารางที่ 2 ในปี 2522 ปริมาณสินค้าเข้า-ออก 30,072,438 เมตริกตัน เรือไทยขนได้เพียง 2,015,960 เมตริกตัน คิดเป็นร้อยละ 6.70 อีกร้อยละ 94.30 ต้องตกอยู่ในมือของเรือต่างชาติ

<sup>1</sup> พลเรือเอก เทียม มกรานนท์, "เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง การพัฒนาท่าส่งคนในธุรกิจพาณิชย์นาวี" ณ วิทยาลัยการศึกษานาวี, 31 กรกฎาคม 2524 (อิตาลี, นว)

การที่เรือไทยมีส่วนในการขนส่งน้อยเพียงร้อยละ 6 เนื่องจากขีดความสามารถที่มีจำกัดของกองเรือไทยประการหนึ่ง ประกอบกับเงื่อนไขการส่งสินค้าทางทะเล (Terms of Shipment) อีกประการหนึ่งกล่าวคือ พ่อค้าไทยมักขายสินค้าให้ต่างประเทศ ในราคา FOB<sup>1</sup> และซื้อจากต่างประเทศในราคา CIF<sup>2</sup> หรือ C&F<sup>3</sup> โดยมีสาเหตุดังต่อไปนี้

3.1 สาเหตุที่คู่ค้าของไทยโดยเฉพาะประเทศอุตสาหกรรมนิยมสั่งซื้อในราคา FOB และขายสินค้าให้ไทยในราคา CIF

3.1.1 ประเทศคู่ค้าของไทย ซึ่งเป็นประเทศอุตสาหกรรมต้องการสนับสนุนการพาณิชย์นาวีแห่งชาติ ของตน จึงมักเชิญให้ประเทศคู่ค้าของตนซื้อสินค้าในราคา CIF และขายสินค้าในราคา FOB

3.1.2 การที่ประเทศคู่ค้ามีตัวแทนของตนในต่างประเทศเพื่อทำหน้าที่ เป็นสื่อกลางในการซื้อและขายสินค้าตามวัตถุประสงค์ของสำนักงานใหญ่ในต่างประเทศ การขนส่ง จึงมักใช้บริการแห่งชาติของตนก่อน

3.2 ความประสงค์ของผู้ส่งออกไทยในอันที่จะขายสินค้าในเงื่อนไข FOB

3.2.1 เพื่อหลีกเลี่ยงการเสียเปรียบในอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ต่างประเทศ เมื่อขายสินค้าในราคา CIF หรือ C&F เพราะเมื่อรับค่าสินค้าซึ่งรวมทั้งค่าระวาง และค่าประกันภัยเป็นเงินตราต่างประเทศ เมื่อนำมาแลกเปลี่ยนเป็นเงินบาทต้องแลกเปลี่ยนในอัตราซื้อ และต้องชำระค่าระวางและค่าประกันภัยในอัตราขายของธนาคาร

3.2.2 เพื่อหลีกเลี่ยงภาระการศุลกากรเรือและไม่ต้องเสี่ยงต่อการ ที่ค่าระวางสูงขึ้น

<sup>1</sup> FOB (FREE ON BOARD) ได้แก่ ราคาสินค้าที่ตกลงซื้อขายกันโดยผู้ขายส่งสินค้า ให้ถึงท่าเรือและผู้ซื้อเป็นผู้หาเรือมารับบรรทุกต่อไปยังจุดหมายปลายทางเอง

<sup>2</sup> CIF (COST INSURANCE AND FREIGHT) ได้แก่ ราคาสินค้าที่ตกลงขายกัน อัน เป็นราคารวมของตัวสินค้า ค่าประกันภัย ในการขนส่งสินค้านั้นไปถึงที่หมายปลายทาง และค่า ระวางในการขนส่งสินค้าดังกล่าวไปยังที่หมายปลายทางที่ผู้ซื้อกำหนด

<sup>3</sup> C&F (COST AND FREIGHT) ได้แก่ ราคาสินค้าที่ตกลงขายกันอันเป็นราคารวม ของราคาตัวสินค้าและค่าระวางในการขนส่งสินค้าไปยังที่หมายปลายทางตามผู้ซื้อกำหนด

3.2.3 ภาวะตลาดสินค้าไทยส่วนใหญ่เป็นตลาดของผู้ซื้อ ทำให้ผู้ซื้อสามารถกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ได้ตามที่ตนพอใจและมักกำหนดให้ใช้เรือของประเทศตนทำการขนส่ง โดยอ้างถึงความไม่สะดวกในการที่ไทยจะขายสินค้าในราคา C&F

3.2.4 บริษัทส่งออกและนำเข้าของไทยส่วนใหญ่ดำเนินการโดยลำชาตัวแทนของต่างประเทศ ดังนั้นจึงมักขายสินค้าในราคา FOB ซึ่งเป็นวิธีการที่สามารถส่งผลกำไรให้กลับสำนักงานใหญ่ได้อีกด้วย โดยการขายในราคาต่ำและถ้าทำการขนส่งโดยเรือของตนเองก็สามารถกำหนดค่าระวางให้ต่ำเพื่อสำนักงานใหญ่จะได้กำไรในอัตราสูงและเสียภาษีให้กับประเทศของตนในอัตราที่ต่ำกว่าอีกด้วย ตัวอย่างเช่น โรงงานทอกระสอบสระบุรี ซึ่งดำเนินการโดยชาวญี่ปุ่นได้ขายกระสอบให้กับบริษัทแม่ในราคาขาดทุน เป็นต้น<sup>1</sup>

### 3.3 ผู้นำเข้านิยมส่งสินค้าเข้าในราคา C&F หรือ CIF

3.3.1 ผู้นำเข้าอาจได้สินเชื่อจากผู้ขาย (supplier's credit) หากเป็นการซื้อด้วยเงื่อนไข CIF หรือ C&F สินเชื่อที่ได้จะรวมทั้งค่าระวางและค่าประกันภัยด้วย

3.3.2 สามารถคำนวณต้นทุนได้ถูกต้องและไม่ต้องมีการขอความรับผิดชอบในการจัดหาเรือ

3.3.3 เป็นการลดความยุ่งยากในการประเมินภาษีจากกรมศุลกากรในเรื่องค่าระวางและค่าประกันภัย

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้นในเงื่อนไขการซื้อขายประกอบกับการมีกองเรือขนาดเล็กจึงทำให้ปริมาณสินค้าที่ขนโดยเรือไทยทั้งการนำเข้าและส่งออกรวมแล้วเพียงร้อยละ 6 อีกร้อยละ 94 จึงต้องพึ่งเรือต่างชาติ

## 4. การแข่งขัน

ธุรกิจการขนส่งทางทะเลนั้นมีการแข่งขันกันสูงมากในเชิงธุรกิจ ตลอดจนในเรื่องของการหาสินค้าให้กับระวางเรือทั้งในด้านการขนส่งชายฝั่งในประเทศและการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตามการแข่งขันในด้านชายฝั่งนั้นไม่สู้จะปั่นป่วนเพราะการได้เปรียบและเสียเปรียบไม่แหลมล้ำกันนัก แต่การประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศนั้นได้มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงและกว้างขวาง ประเภทของการประกอบกิจการการขนส่งทางทะเล

<sup>1</sup> กรมเศรษฐกิจพาณิชย์, "การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ," รายงานผลการศึกษาวិเสัยฉบับที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : กระทรวงพาณิชย์, 2521), หน้า 8



สามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ การเดินเรือในขมรม การเดินเรือนอกขมรมและการเดินเรือจร ซึ่งการแข่งขันจะเกิดขึ้นในทุกประเภทของการประกอบการด้วยการใช้กลยุทธ์ต่าง ๆ ที่จะทำให้คู่แข่งต้องล้มเลิกกิจการไปในที่สุด โดยเฉพาะในประเภทของการเดินเรือในขมรมที่มีการแข่งขันทั้งในระหว่างสมาชิกของขมรมด้วยกันและยังต้องแข่งขันกับสมาชิกนอกขมรมอีกด้วย กล่าวคือ การเข้าเป็นสมาชิกของขมรมนั้นนับว่าได้เปรียบกว่าเรือนอกขมรมและเรือจร แต่การเข้าเป็นสมาชิกของขมรมโดยขมรมหนึ่งนั้นเป็นสิ่งที่ยุ่งยากมาก เพราะจะถูกกีดกันโดยสมาชิกที่มีอยู่เดิมและเมื่อได้เข้าเป็นสมาชิกของขมรมแล้วก็ยังต้องพบกับกีดกันและกลั่นแกล้งจากสมาชิกที่อยู่เดิมโดยการอาศัยกลไกทางการบริหารของขมรมและเล่ห์กลทางด้านการตลาด

ในปัจจุบันกิจการพาณิชย์นาวีไทยได้เข้าเป็นสมาชิกของขมรมการเดินเรืออยู่ 5 บริษัทด้วยกัน โดยเป็นบริษัทเอกชน 4 บริษัทและรัฐวิสาหกิจอีก 1 บริษัท ทั้ง 5 บริษัทนี้เป็นสมาชิกของขมรมไทย-ญี่ปุ่น 4 บริษัท คือ เอกชน 3 บริษัท และรัฐวิสาหกิจ 1 บริษัท นอกจากนี้ก็ยังเป็นสมาชิกของขมรมไทย-ยุโรปอีก 1 บริษัท ซึ่งเป็นบริษัทเอกชน

นอกเหนือจากปัญหาระหว่างสมาชิกภายในขมรมด้วยกันแล้วก็ยังต้องแข่งขันกับเรือนอกขมรมอีกด้วย โดยเฉพาะเรื่องของการตัดอัตราค่าระวาง ซึ่งการประกอบการนอกขมรมนั้นไม่ต้องใช้อัตราค่าระวางที่กำหนดขึ้นโดยขมรม สามารถจะขึ้น-ลงอัตราค่าระวางได้เองเพื่อเป็นการจูงใจให้พ่อค้าหันมาใช้บริการเรือของตน

อย่างไรก็ดีการมีสายการเดินเรือประจำ (Liner) ควรจะต้องมีขอบข่ายของการตลาดกว้างขวางพอสมควรทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อหาสินค้าให้แก่ระวางเรือทั้งเที่ยวไปและเที่ยวกลับ เพราะหากมีสินค้าเพียงเที่ยวไปหรือเที่ยวกลับเพียงอย่างเดียวก็จะเป็นการประกอบกิจการให้ยากได้ ดังนั้นจึงควรที่จะมีการจัดทีมงานด้านการตลาดที่มีประสิทธิภาพอันขึ้นอยู่กับบุคลากรที่มีความสามารถทั้งในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งจะต้องใช้เงินลงทุนเป็นจำนวนมาก

การแข่งขันในลักษณะดังกล่าวข้างต้น เป็นสาเหตุทำให้ประเทศที่มีกองเรือขนาดเล็กและขาดสมรรถภาพโดยเฉพาะทางด้านเครื่องมือ อุปกรณ์ การเงินและบุคลากรที่มีความสามารถ ต้องเสียเปรียบด้านการแข่งขันกับประเทศที่มีกองเรือที่เข้มแข็ง และมีความพร้อมเพียงในปัจจัยต่าง ๆ อยู่แล้ว การพาณิชย์นาวีของไทยที่สดุดั้งขึ้นใหม่จะต้องระดมเงินลงทุนมหาศาลในการพัฒนาพาณิชย์นาวีให้สามารถแข่งขันกับกองเรือต่างชาติได้

## 5. กิจการซ่อม-สร้างเรือเดินทะเล

อุตสาหกรรมซ่อมและซ่อมเรือ เป็นอุตสาหกรรมที่มีความสัมพันธ์กับการเดินเรือพาณิชย์ ในปัจจุบันนี้กิจการซ่อมและซ่อมเรือพาณิชย์ในประเทศไทยยังล้าหลังอยู่มากและยังเป็นอู่เรือขนาดเล็ก ดังต่อไปนี้คือ

- 5.1 อู่ต่อและซ่อมเรือไม้ 66 อู่
- 5.2 อู่ซ่อม-สร้างเรือเหล็กและไฟเบอร์กลาสขนาดเล็ก 16 อู่
- 5.3 อู่ซ่อมและสร้างเรือขนาด 500-3,000 ตันกรอส 9 อู่

ในจำนวนอู่ต่อเรือทั้ง 3 ประเภท อู่ซ่อม-สร้างเรือขนาดเล็ก 500-3,000 ตันกรอส เป็นอู่เรือที่สามารถซ่อมและสร้างเรือเดินทะเลได้ มีจำนวนอยู่เพียง 9 อู่และยังเป็นอู่เรือขนาดเล็กที่ยังขาดเครื่องมือเครื่องใช้ ขาดทักษะและผู้บริหารงานที่มีความชำนาญในการหางานให้กับอู่ นอกจากนี้ก็ยังมีปัญหาด้านการเงินอีกด้วย จึงไม่สามารถซ่อมเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ได้ ประกอบกับการมีปัญหาด้านภาษีซึ่งทำให้เรือส่วนใหญ่ไปเข้าอู่ซ่อม ณ อู่ต่างประเทศ โดยการสอบถามบริษัทเรือไทย 16 บริษัทในปี 2522 ปรากฏว่าได้มีเรือเข้าอู่ซ่อม 64 ลำ คิดเป็นมูลค่าซ่อม 108 ล้านบาท เป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมต่างประเทศ 85 ล้านบาท ดังนั้นจำนวนเรือไทยทั้งหมดในปี 2522 103 ลำ จึงคิดเป็นค่าซ่อมประมาณ 200 ล้านบาท ในจำนวนนี้จะเป็นการซ่อมที่ต่างประเทศประมาณ 160 ล้านบาท ที่เหลือเป็นการซ่อมในประเทศ จะเห็นได้ว่าประเทศไทยต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศ และเสียโอกาสในการที่คนไทยจะมีงานทำ เพราะการซ่อมเรือเป็นอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานมาก (LABOUR INTENSIVE) คือประมาณร้อยละ 70 ของมูลค่าซ่อมจะเป็นค่าแรง<sup>1</sup>

การลงทุนในอุตสาหกรรมซ่อม-สร้างเรือนี้ เอกชนยังไม่ให้ความสนใจในการลงทุน แม้ว่ารัฐจะให้สิทธิและประโยชน์ทางด้านภาษีอากรตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการลงทุน เพื่อเป็นการจูงใจให้เอกชนสนใจที่จะลงทุนในอุตสาหกรรมประเภทนี้ก็ตาม เนื่องจากว่ากิจการซ่อม-สร้างเรือเป็นธุรกิจที่ต้องใช้เงินลงทุนสูงและขณะเดียวกันผลตอบแทนที่จะได้จากการลงทุนก็อยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าธุรกิจประเภทอื่น

<sup>1</sup> สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, "แนวทางการพัฒนาพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2525-2529, หน้า 6.

ปัจจุบันมีอู่ซ่อม-สร้าง เรือเดินทะเลที่นับว่า เก่าและมีขนาดใหญ่กว่าอู่ซ่อม-สร้าง เรืออื่นได้แก่อู่ของบริษัท่าอู่กรุงเทพฯ จำกัด เดิมเรียกว่าอู่บางกอกดีค จำกัด (Bangkok Dock Co., Ltd.) เป็นรัฐวิสาหกิจในความควบคุมของกองทัพเรือมีอู่แห่ง 2 อู่ สามารถรับเรือขนาด 6,000 ตันเวทตันเข้าซ่อมได้และสามารถทำการต่อเรือขนาดไม่เกิน 1,500 ตัน-น้ำหนัก (Displace-Tonnage) โดยมีโรงงานช่างท่อเหล็ก โรงงานช่างเชื่อมและโรงงานช่างไม้ของตนเอง บริษัทรับงานต่อและซ่อมเรือของกองทัพเรือเป็นส่วนใหญ่ รองลงมาได้แก่ เรือของหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจ นอกจากนี้ก็ยังมีเรือของเอกชนบ้าง เมื่อมีโอกาสพอที่ทางอู่จะให้บริการได้<sup>1</sup>

## 6. กิจการท่าเรือเดินทะเล

ปริมาณการค้าระหว่างประเทศทางเรือได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2518

เป็นต้นมา ผลจากการขยายตัวทางการค้าทางทะเลนี้ทำให้จำนวนเรือเข้า-ออกประเทศเพิ่มขึ้น เป็นเหตุให้เกิดความคับคั่ง ณ ท่าเรือทำให้เกิดความล่าช้าต่อการขนถ่ายสินค้า เกิดผลเสียภายในทางเศรษฐกิจอย่างมาก เป็นเหตุให้มีเอกชนลงทุนสร้างท่าเรือเพิ่มขึ้นมากมาย ซึ่งส่วนใหญ่แล้วท่าเรือเดินทะเลที่สามารถให้บริการในการจอดเทียบท่าและการขนถ่ายสินค้าแก่เรือพาณิชย์ขนาด 500 ตันกรอสขึ้นไปได้นั้นจะอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและสมุทรปราการ โดยเฉพาะบนสองฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา กล่าวคือ มีท่าเรือตั้งอยู่ทางฝั่งตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยา 22 ท่า และฝั่งตะวันออกอีก 34 ท่า ในจำนวนท่าเรือเหล่านี้นอกจากท่าเรือกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นของการท่าเรือแห่งประเทศไทยแล้ว ส่วนใหญ่เป็นท่าเทียบเรือธรรมดา ซึ่งไม่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้ามีเพียง 24 ท่าเท่านั้นที่มีเครื่องอำนวยความสะดวกในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าเท่าที่พึงจะมีในท่าเรือสมัยใหม่ คือเป็นท่าเรือที่มีเครื่องมือ เครื่องกลในการจับยกสินค้า ล่าย สะพานลำเลียงสินค้า บันลื่นขนาดใหญ่ในการขนสินค้าธรรมดา เครื่องดูดสินค้าที่เป็นเม็ด เช่น ข้าว และซีเมนต์มีโรงพักสินค้าและอุปกรณ์ เป็นต้น<sup>2</sup>

<sup>1</sup> กมล สันธิเกษตริน, "เอกสารประกอบการสัมมนาทางวิชาการ เรื่อง "การพัฒนาท่าส่งคนด่านธุรกิจพาณิชย์นาวี," ณ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 30 กรกฎาคม, 2524, หน้า 29 (อัดสำเนา)

<sup>2</sup> กมล สันธิเกษตริน, "เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ เรื่อง การพัฒนาท่าส่งคนด่านธุรกิจพาณิชย์นาวี," ณ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 30 กรกฎาคม 2524, หน้า 29 (อัดสำเนา)

ในจำนวนท่าเรือที่ได้กล่าวมาข้างต้นนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นท่าเรือของเอกชนที่ตั้งอยู่สองฝั่งของแม่น้ำเจ้าพระยา ซึ่งใช้เฉพาะการจอดและเทียบท่าเพื่อการขนถ่ายสินค้าขาออกเท่านั้น ส่วนด้านการขนถ่ายสินค้าขาเข้านั้น ท่าเรือเอกชนมีบทบาทน้อยมาก เนื่องจากรัฐได้ออกระเบียบให้การขนถ่ายสินค้าขาเข้ากระทำได้เพียงท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งต้องผ่านพิธีการทางศุลกากรอีก

ในสภาพการปัจจุบันของการท่าเรือกรุงเทพฯ นั้นอยู่ในสภาพที่คับคั่ง ไม่สามารถให้บริการแก่ผู้ใช้บริการแก่ผู้ใช้บริการท่าเรือได้เพียงพอ ก่อให้เกิดความล่าช้าและผลเสียในทางเศรษฐกิจ โดยมีสาเหตุแห่งความคับคั่งดังต่อไปนี้<sup>1</sup>

6.1 ท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นท่าเรือเพียงท่าแห่งเดียวที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าขาเข้า เมื่อการค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวเพิ่มขึ้นทำให้จำนวนเรือที่เข้าออกมีจำนวนมากขึ้นด้วย เป็นเหตุให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยโดยเฉพาะท่าเรือกรุงเทพฯ ไม่สามารถที่จะให้บริการได้อย่างเพียงพอ ทำให้เรือที่เข้ามาใช้ท่าจะต้องจอดรอเพื่อเทียบท่า อันเป็นการเพิ่มต้นทุนในการดำเนินการของบริษัทเจ้าของเรือผู้ใช้บริการ

6.2 โรงพักสินค้าของการท่าเรือกรุงเทพฯ ขณะนี้ดูจะมีไม่เพียงพอเนื่องจากความล่าช้าในการระบายสินค้าในโรงพักสินค้าทั้งในด้านผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่มักมีปัญหาเรื่องเงินค่าภาษี ตลอดจนพิธีการต่าง ๆ ทางกรมศุลกากร

6.3 เครื่องมือและอุปกรณ์ไม่เพียงพอ การท่าเรือยังขาดเครื่องกลในการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าที่ชนโดยระบบคอนเทนเนอร์

สิ่งเหล่านี้เป็นอุปสรรคที่ก่อให้เกิดความล่าช้าในการบริหารงานของการท่าเรือ และเป็นสาเหตุสำคัญซึ่งทำให้เกิดสภาพความคับคั่งของการท่าเรือกรุงเทพฯ ดังที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน

ลักษณะอีกประการหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทยที่ควรพิจารณาอย่างรีบด่วนก็คือ การท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นท่าเรือแม่น้ำ มีขีดจำกัดในด้านความลึกของน้ำบริเวณปากแม่น้ำ (สันดอน) และความยาวของเรือที่จะเข้ามาในแม่น้ำ ซึ่งต้องเดินตามร่องน้ำในบางตอน รวมทั้ง

<sup>1</sup> นาวาเอก ลา โภ อิศรางกูร ณ อยุธยา, "เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ เรื่อง การพัฒนาท่าส่งคนด่านธุรกิจพาณิชย์นาวี," ณ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 30 กรกฎาคม, 2524 (อัตสึนาเอ)

มีปัญหาในการนำเรือขนาดใหญ่ ๆ เข้า-ออก ซึ่งสอดคล้องกับจังหวัดน้ำขึ้น-ลง เป็นเหตุให้เรือขนาดใหญ่ไม่สามารถเข้าใช้บริการของท่าเรือคลองเตยได้ อย่างไรก็ตามแนวโน้มในอนาคตการวิวัฒนาการของระบบเรือโดยเฉพาะเรือเฉพาะกิจต่าง ๆ จะมีขนาดใหญ่ขึ้นและไม่สามารถเข้าเทียบท่าเรือคลองเตยได้ ดังนั้นในปัจจุบันรัฐจึงมีโครงการสร้างท่าเรือน้ำลึกที่แหลมฉบังเพื่อรับกับสภาพการในอนาคตและเพื่อระบายความคับคั่งของการท่าเรือกรุงเทพฯ ด้วย

7. บุคลากร นับเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจทุกประเภท โดยเฉพาะในกิจการเดินเรือพาณิชย์ที่ต้องใช้บุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญและความเชี่ยวชาญเฉพาะ ซึ่งในระยะ 5-6 ปีที่ผ่านมา แม้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประเภทนี้จะมีความตระหนักในความจำเป็นของการพาณิชย์นาวีที่มีต่อเศรษฐกิจของประเทศ ตลอดจนสามารถมองเห็นแนวโน้มการพัฒนาธุรกิจประเภทนี้ได้อย่างเห็นได้ชัด แต่การเตรียมการผลิตบุคลากรเพื่อให้ทันกับความต้องการก็มิได้มีการตื่นตัวหรือเตรียมการล่วงหน้า แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 (ปี 2525-2529) จึงได้กำหนดนโยบายส่งเสริมให้มีการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้เพียงพอต่อความต้องการ ดังนั้นจึงต้องมีการประมาณความต้องการกำลังคนในอนาคตขึ้นเพื่อเป็นแนวทางในการผลิตบุคลากรให้มีปริมาณและคุณภาพตามความต้องการของธุรกิจ ซึ่งจะกล่าวในบทที่ 3 ต่อไป

#### พาณิชย์นาวีไทยกับการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม

ประเทศไทยต้องประสบกับปัญหาการขาดดุลการค้าต่อเนื่องกันมาหลายปี ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4



## ตารางที่ 4 แสดงดุลการค้าและดุลการชำระเงิน

หน่วย : ล้านบาท

ปี	สินค้าออก (เอฟ.โอ.พี)	สินค้าเข้า (ซี.ไอ.เอฟ)	ดุลการค้า
2514	17,275	26,794	- 9,519
2515	22,391	30,875	- 8,384
2516	32,226	42,184	- 9,958
2517	49,799	64,044	- 14,245
2518	45,007	66,835	- 21,828
2519	60,797	70,877	- 12,080
2520	71,198	94,177	- 22,979
2521	83,065	108,899	- 25,834
2522	108,179	146,161	- 37,982
2523	132,100	184,608	- 52,508

ที่มา : กรมศุลกากรและธนาคารแห่งประเทศไทย

จากตารางที่ 4 จะเห็นว่าปัญหาการขาดดุลการค้าของไทยได้ทวีความรุนแรงมากขึ้นทุกปีจนกลายเป็นปัญหาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศที่ต้องใช้ความพยายามหลายด้านในการแก้ไขปัญหานี้ หนทางหนึ่งที่สามารถใช้แก้ปัญหานี้ให้คลายความรุนแรงลงได้คือ การพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยให้มีขีดความสามารถเพิ่มขึ้นเพื่อเป็นการส่งเงินตราต่างประเทศและเป็นหนทางหนึ่งที่สามารถหารายได้เข้าประเทศทั้งในด้านการเดินเรือพาณิชย์ การซ่อมสร้างเรือและกิจการท่าเรือ

ปัจจุบันประเทศต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นค่าระวางในการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นจำนวนมากทุกปี ดังแสดงไว้ในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 แสดงมูลค่าระวางขนส่งสินค้าเข้า-ออกโดยเรือไทย

หน่วย : ล้านบาท

ปี	มูลค่าสินค้าเข้า-ออก	มูลค่าระวาง	เรือไทยชน	
			มูลค่าระวาง	คิดเป็นร้อยละ
2517	114,288	14,286	571	3.997
2518	115,272	14,409	576	3.998
2519	133,672	16,709	668	3.998
2520	165,375	20,671	862	3.996
2521	191,964	23,995	959	3.997
2522	254,340	31,792	1,271	3.998

ที่มา : 1 กรมศุลกากร

- 2 มูลค่าสินค้าเข้า-ออก มูลค่าระวาง และมูลค่าระวางที่ชนโดยเรือไทย คำนวณโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

จากตารางที่ 5 จะเห็นได้ว่ามูลค่าระวางที่ประเทศไทยจะต้องเสียมากขึ้นทุกปีนั้น เรือไทยมีส่วนชนโดยเฉลี่ยร้อยละ 4 เท่านั้น ดังเช่นในปี 2522 มูลค่าค่าระวางสูงถึง 31,792 ล้านบาท แต่เรือไทยชนได้คิดเป็นมูลค่าค่าระวางเพียง 1,271 ล้านบาทเท่านั้น มูลค่าค่าระวางกว่า 30,000 ล้านบาท ต้องตกเป็นของเรือต่างชาติ เนื่องมาจากขีดความสามารถของกองเรือไทยที่มีจำกัดทั้งในด้านกองเรือและสมรรถภาพของเรือไทย ถ้าขีดความสามารถเพียงพอต่อการรับขนส่งสินค้าเข้า-ออกของประเทศไทยได้ เงินค่าระวางดังกล่าวจะตกอยู่กับเรือไทยซึ่งเป็นการส่งวนและประหยัดเงินตราต่างประเทศได้มาก ขณะเดียวกันการมีกองเรือพาณิชย์ที่เข้มแข็งสามารถรับจ้างบรรทุกสินค้าหรือให้เช่าระวางเรือเพื่อบรรทุกสินค้าให้แก่ผู้ขายและผู้ซื้อสินค้าในประเทศที่เรือเดินทางผ่านไป ย่อมทำให้เกิดรายได้และเป็นการนำเงินตราต่างประเทศเข้าประเทศได้อีกทางหนึ่ง

นอกจากกิจการเดินเรือพาณิชย์แล้ว การทำเรือและอู่ซ่อม-สร้างเรือก็เป็นธุรกิจที่สามารถส่งวนและหาเงินตราต่างประเทศได้เช่นกัน โดยเฉพาะเมื่อได้มีการพัฒนาให้ทัดเทียม

กับการเปลี่ยนแปลงทางวิทยาการ เช่น กฎหมายได้บัญญัติให้เรือบรรทุกสินค้าเข้าและออกต้องเทียบท่าการทำเรือแห่งประเทศไทยแต่เพียงแห่งเดียว โดยมีการทำเรือกรุงเทพฯ อันเป็นหน่วยงานหนึ่งของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นท่าเรือแม่น้ำ (River Port) ไม่สามารถรับเรือเดินทะเลขนาดใหญ่ที่กินน้ำลึกได้ ในปัจจุบัน เรือเดินทะเลได้วิวัฒนาการโดยมีขนาดใหญ่ขึ้นซึ่งไม่สามารถเข้าใช้บริการท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ ต้องเข้าใช้ท่าแถบประเทศใกล้เคียงซึ่งเป็นที่ท่าเรือทะเล (Sea Port) โดยใช้วิธีขนถ่ายช่วง (Feeder) เข้ามาในประเทศไทยอีกทอดหนึ่ง ทำให้เสียโอกาสในการเก็บค่าบริการใช้ท่า ส่วนกิจการซ่อม-สร้างเรือหากมีจำนวนและขีดความสามารถเพียงพอ เรือก็สามารถเข้าใช้บริการโดยไม่ต้องเข้าซ่อมในต่างประเทศดังเช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน ทำให้ต้องสูญเสียเงินตราต่างประเทศเป็นจำนวนมากทุกปี นอกจากนี้การมีตู้ต่อเรือเองยังเป็นการเกื้อกูลธุรกิจการเดินเรือทะเลได้โดยตรง โดยเฉพาะการขยายกองเรือ

อย่างไรก็ดีการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีไทยนอกจากจะเป็นหนทางหนึ่งในการแก้ปัญหาโครงสร้างทางเศรษฐกิจแล้ว ขณะเดียวกันยังเป็นการแก้ปัญหาทางสังคมโดยเฉพาะ ปัญหาด้านอัตราการว่างงานในระดับการศึกษาต่าง ๆ ดังแสดงไว้ในตารางที่ 1

จากตารางที่ 1 แสดงให้เห็นถึงอัตราการว่างงานในระดับการศึกษาต่าง ๆ ที่เพิ่มขึ้นทุกปี ดังนั้นการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีจึงเป็นการสร้างงานให้คนไทยทำได้อีกจำนวนมาก ทั้งในด้านการเดินเรือซึ่งในปัจจุบันเรือที่สัญจรไทยจำนวนมากที่ต้องจ้างชาวต่างชาติเนื่องจากบุคลากรในด้านนี้ไม่มีเพียงพอและกิจการซ่อม-สร้างเรือซึ่งต้องใช้แรงงานถึงร้อยละ 70 นอกจากนี้กิจการท่าเรือซึ่งต้องการบุคลากรในระดับต่าง ๆ จำนวนมากโดยเฉพาะบุคลากรประเภทแรงงานที่ระดับการศึกษาชั้นประถมศึกษาในปัจจุบันมีถึง 2,100 กว่าคน จากจำนวนพนักงานของการท่าเรือทั้งสิ้น 6,000 คน<sup>1</sup> โดยคิดเป็นร้อยละ 35 และจากตารางที่ 1 จะเห็นว่าอัตราการว่างงานที่มากที่สุดคือระดับประถมศึกษาและอนุบาลโดยคิดเป็นร้อยละ 47.41

ดังนั้นการพัฒนาธุรกิจพาณิชย์นาวีไทย นอกจากจะเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยลดปัญหาโครงสร้างทางเศรษฐกิจของประเทศแล้วยังสามารถช่วยลดปัญหาการว่างงานของคนในประเทศในระดับการศึกษาต่าง ๆ อีกด้วย

<sup>1</sup> นาวาเอก ลาภ อิศรางกูร ณ อยุธยา, "เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการเรื่อง การพัฒนากำลังคนด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี," ณ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 30 กรกฎาคม 2524, หน้า 29 (อัดสำเนา)